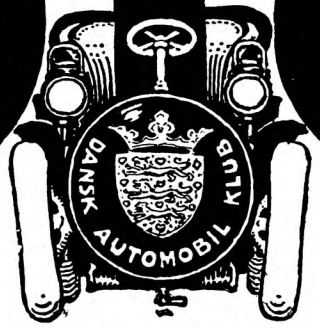
MOTOR



Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.** Telefon Vester 312 x.

Nr. 19. **Lørdag den 1. September 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

MEDLEMSMØDE

afholdes Mandag den 3die September Kl. 12 Middag i Restaurant „National" (Th. S. Lorenzen).

DAGSORDEN:

Indgivelse af Andragende om Kørsel paa Strandvejen.

Medlemmerne anmodes indstændigt om at komme til Stede.

Bestyrelsen.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Motorcykleklubben „Elleham".

Præsentationstur gennem Øerne den 25., 26. & 27. August.

1ste Dag. Klubben regner inde i Stubbekøbing.

Præstø, den 25. August Kl. 1 Middag.

Præcis Kl. 7 i Morges startede Ellehammerklubben fra Frederiksberg Slot i København. Forrest kører Grosserer *Johs. Semler* som Køreformand med en Sidevogn, hvori Klubbens Formand, Kommandør *de Richelieu* har taget Plads. Derefter fulgte godt og vel en halv Snes Deltagere og

Regnvejr i Præstø.

Regnvejr i Præstø.

Rækken sluttedes af Værkfører *Holtemann* fra Elleham-Fabrikken, som har paataget sig det ansvarsfulde Hverv, at kurere de „syge" Maskiner undervejs.

Turen herned til Præstø gik aldeles brillant. Vel var Himlen helt overtrukken med mørke Skyer, men den holdt dog tæt og Vejen var tør og god.

Ideen med at lade Grosserer *Semler* køre i Spidsen med sin Sidevogn viste sig ganske udmærket; han kunde netop bekvemt holde en 4 Mils Fart i Timen og da ingen af Deltagerne under en Mulkt af 1 Kr. til Turens Kasse, maatte køre forbi Køreformanden, lykkedes det at føre alle Deltagerne, hvis Antal undervejs var svulmet op til 18, paa samme Tid her til Byen, hvor vi ankom ca. Kl. $10^1/_4$.

Lige i det Øjeblik, vi stillede Maskinerne fra os, begyndte Regnen at strømme ned i stride Vande. Vi haabede imidlertid paa, at det kun skulde blive en Byge og satte os vel tilmode tilbords i „Frederiksminde", hvor den elskværdige Sagfører *L. Bang* i Præstø havde sørget for en god Frokost.

Nu har vi spist, men da det lader til, at Regnen bliver ved, trækker vi Tiden lidt ud ved Kaffen.

Trods de daarlige Vejrudsigter, er Stemningen fortræffelig. Der holdes Masser af Taler, Redaktør *Jensen*, Møens Folkeblad, i et kunstnerisk svunget Epos for Ellehammer; Kommandør *de Richelieu* følger det givne Eksempel og rimer til Ære for Klubbens Repræsentant paa Stedet, Sagfører *Bang* o. s. v.

Nu kalder de unge Damer paa os, at vi skal fotograferes, saa maa vi jo ud i Regnen og jeg maa bort fra min kære Pligt som Beretter.

Stubbekøbing, s. D. Kl. 7 Aften.

Jeg har saa ofte beskrevet de danske Veje, som de viser sig for Automobilisten, naar han farer afsted en solklar Sommerdag.

Det Billede passer nu ikke til Lejligheden, for det er øsende Regnvejr. Enfin, saa skal jeg prøve paa at fortælle Dem, hvorledes Landevejen fra Koster til Grønsund saa ud i Dag:

Først er der Himlen; den er blygraa, med sorte drivende Skyer, som gaar saa lavt, at man uvilkaarligt dukker Hovedet for ikke at støde imod dem. Sundet, vi lige kom over med Dampfærgen fra Kallehave, gaar i et med Himlen og Kysterne med deres Skov ligger hen i en monoton Dis.

Men saa selve Landevejen! Den er ganske smal,

tæt besat med Træer paa begge Sider, som er udmærkede egnede til at holde paa Vandet. I Midten er der nogle dybe, vandopfyldte Hjulspor, som gør alt andet end indbyde til nærmere Bekendtskab; paa Siderne er der ligesom en plan Cyklesti. Men tro den ikke! Det er kun et tyndt Lag Grus ovenpaa Ler! Saa saare, man vover sig derind, rutscher Baghjulet til Side.

Saa er Hjulsporene i Midten dog at foretrække. Bare dristig paa! Vandet sprøjter op fra Hullerne; man ænser det ikke, thi man er allerede dyngvaad af Væden, som i Flager driver ned fra oven. Maskinen danser og skrider i det smattede Føre, men dog maa det noteres som en stor Sejr, at alle 18 Deltagere uden mindste Uheld, uden et eneste Fald naar Færgen i Grønsund.

Da Vinden er stik imod lige over til den anden Side af Sundet, mener Skipperen, at han ligesaa hurtig kan sejle os til Stubbekøbing. Altsaa lader vi Maskinerne ombord og styrer med den særdeles søkyndige Ingeniør *Hude* ved Roret ud paa det taagefyldte Hav.

Ingeniørens Styrekunst viser sig fortræffelig. Vejledet af Kommandør *de Richelieu*'s fagmæssige Raad naar vi under øsende Regn Havnen i Stubbekøbing.

Nu sættes det under Afstemning, om vi skal blive her eller køre videre til Maribo.

Vi er dog saa gennemblødte, at Stemningen absolut er for et hurtigt, eller rettere sagt øjeblikkeligt Nattekvarter.

Næppe er vi indstallerede i „Frey's Hotel"'s gæstfri Rum, hvor vi modtages med en hjærtelig Imødekommenhed, førend jeg kaldes til Telefonen af Grosserer *Daniel Møller* i Nykøbing, som meddeler, at Direktør *Ellehammer*, Grev *Knuth* og Købmand *Hansen,* Kragenæs, sidder der og venter os. Da vi meddeler, at vi har stoppet op paa Grund af Vejret, er d'Hrr. ædelmodige nok til at tage Turen og møder en lille Time efter paa Hotellet i Stubbekøbing.

Nu er Stemningen højt oppe, vaskede og tørrede gaar vi tilbords, nyder en fortræffelig Middag med et Utal af Taler og paafølgende Punschegilde, og føler os nu, da de sidste Linier skrives ved 12-Tiden, helt styrkede til at fortsætte Turen i Morgen og gøre Alvor af Besøget paa Lindholm.

2den Dag. Besøget paa Lindholm.

Maribo, den 26. August Kl. 12 Middag.

Endelig i Dag forbarmede de himmelske Magter sig over os. Da vi paa Slaget 9 i Morges startede fra Stubbekøbing var Himlen nok overtrukken, men der blæste en lille Storm, som snart kaldte adskillige blaa Pletter frem, saa at Solen smilende kunde byde os velkommen paa Lolland.

Vejene var naturligvis ogsaa bedre, selv om de jo ikke var bleven helt tørre efter Gaarsdagens blødende Regn, og i god Fart er vi kørt hertil, hvor Frokosten venter os. Jeg siger „Frokosten", men det er ærlig talt Middagen fra i Gaar, som vi ikke naaede. Om en Timestid kører vi videre til Bandholm og derfra pr. Motorbaad til Lindholm.

Nakskov s. D. Kl. 8 Aften.

Saa opnaaede vi da at faa Luftskibet at se!

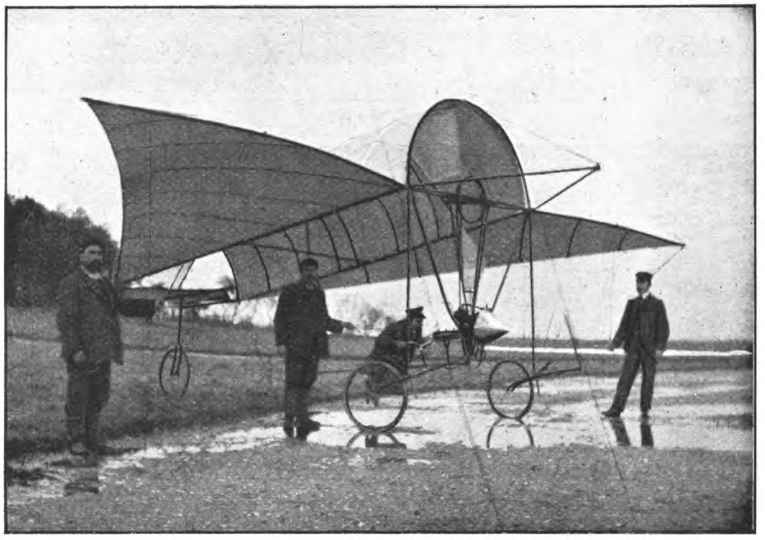
I Bandholm laa Direktør *Ellehammer's* Motorbaad „Ellen" parat til at sætte os over. Efter en Times meget behagelig Sejlads naaede vi den lille Ø Lindholm, hvor Luftskibsstationen er indrettet.

Paa en aaben Mark nede ved Stranden er anlagt en ca. 10 Alen bred Cementbane, ca. 500 Alen i Diameter. Det ligner nærmest en Cyklebane. I Midten er oprejst en Mast, hvortil de Barduner fastgøres, som holder Luftskibet under Forsøgene.

Luftskibet fandt vi inde i dets Hus. Det har nærmest Form af en mægtig Drage med store Sidevinger. Fortil er anbragt den 3-cylindrede 18 HK Motor, som driver den store Skrue.

Direktør *Ellehammer* tager selv Plads paa en lille Saddel bagved Motoren og viser os her fra, hvorledes han bærer sig ad med at styre Skibet.

Kærnen i hans Opfindelse er nemlig Styringen. Princippet for Aëroplanet er jo som bekendt, at en Plan som føres gennem Luften i en bestemt skraa Stilling paavirkes af et opadgaaende Tryk, hvorved Aëroplanet opnaar sin Bæreevne. Desto stejlere Planens Hældning er, desto større Kraft fordres der for at føre den gennem Luften, men samtidig vokser ogsaa den opadbærende Kraft. Det gælder derfor om, at Planens Skraastilling reguleres automatisk og dette har *Ellehammer* opnaaet paa den simple Maade, at den tunge Motor er ophængt fortil, svingende som et Pendul og ved Staaltraadstove er forbundet med et Rør, som er anbragt bagtil. Paa Grund af Pendulophængningen vil Motoren altid stille sig lodret og Roret vil som Følge



Forsøgsstationen paa Lindholm. — Ellehammers Luftskib.

deraf indtage en Stilling, som i hvert Øjeblik svarer til Skraaplanets Hældning. Vil man vilkaarlig ændre Skraaplanshældningen, kan man ved et lille Haandhjul, som trækker i et andet Staalkabel til Roret, stille dette i den ønskede Stilling.

Efter at Direktør *Ellehammer* saaledes havde forklaret os den patenterede Opfindelse, som er Grundlaget for hans Luftskibskonstruktioner, satte han Motoren i Gang. Det Lufttryk, som Skruen herved fremkaldte, var saa stort, at Skibets Bagende løftede 180 Pund op fra Jorden.

Vi vilde gerne have set Luftskibet i Virksomhed ude paa Banen, men Tiden tillod det desværre ikke. Vi maatte tilbage med Motorbaaden til Bandholm, og her delte Selskabet sig.

Skulde Turen føres igennem efter Programmet var vi nødt til at forlænge den i 24 Timer, men de fleste havde ikke Tid til denne Forlængelse og kørte derfor til Nykøbing, hvor de vilde overnatte og saa i Morgen køre hjem over Vordingborg. Vi andre — 7 i Tallet — kørte til Nakskov for i Morgen at fortsætte Turen til Fyen. Vi har lige nu pr. Telefon hilst paa Kammeraterne i Nykøbing og ønsket hverandre god Rejse i Morgen.

3die Dag. Nakskov—Odense.

Odense, den 26. August Kl. 9 Aften.

I Dag er alt gaaet fortræffeligt: straalende Sol, godt Humør, gode Veje og villige Maskiner, hvad kan man saa ønske mere?

Den første Halvdel af Turen var der jo ikke meget ved, set med Motorcykle-Øjne. Til Gengæld nød vi de behagelige Sejlture fra Nakskov til Spodsbjerg og fra Rudkøbing til Svendborg. Vi fik akkurat en Forsmag paa at køre fra Spodsbjerg til Rudkøbing; men det varede jo ikke mere end 20 Minutter.

Til Svendborg kom vi Kl. $2^1/_2$. Ombord paa Damperen fortalte man os, at vi var ventede i Gaar i Svendborg med Interesse, der havde været helt sort af Mennesker nede ved Havnen, da Skibet kom. I Dag var der naturligvis ingen.

Vi kørte straks fra Svendborg og havde nu en dejlig Tur for os over Faaborg og Assens til Odense, hvor vi lige naaede ind til Tændetid.

4de Dag. Odense—København.

Paa Færgen mellem Nyborg & Korsør Kl. 2 Efterm.

Selvfølgelig naaede vi Nyborg lige i det Øjeblik den planmæssige Færge Kl. 10^{15} sejlede ud af Havnen! Altsaa maatte vi spise Frokost i Nyborg og var da saa heldige at komme ombord i en Særfærge, som gik fra Nyborg Kl. 1.

Her har vi besluttet at slaa et Slag for Nedsættelsen de urimelige høje Takster for Motorcyklerne — 4 Kr. pr. Stk. — Vi har indført en Anke til Generaldirektoratet og alle underskrevet den. Gud ved, om det hjælper!

Vi er i Færd med at gaa ind i Lejet ved Korsør, og nu maa vi køre til for at naa København inden Solnedgang.

København, s. D. Kl. 11 Aften.

Er i dette Øjeblik naaet ind med Toget fra Viby. Ved Ousted punkterede *Holtemann's* Maskine og da Kl. var $7^1/_2$, og det af Hensyn til Automobilloven var for sent at reparere, tog vi ind med Jernbanen.

Pr. Telefon erfarede jeg, at de øvrige Deltagere lykkelig og vel er naaede til København 10 Minutter før Kl. 8. Alle bringer vi med os de gladeste Minder om en god og fornøjelig Tur.

Fritz Schmitto.

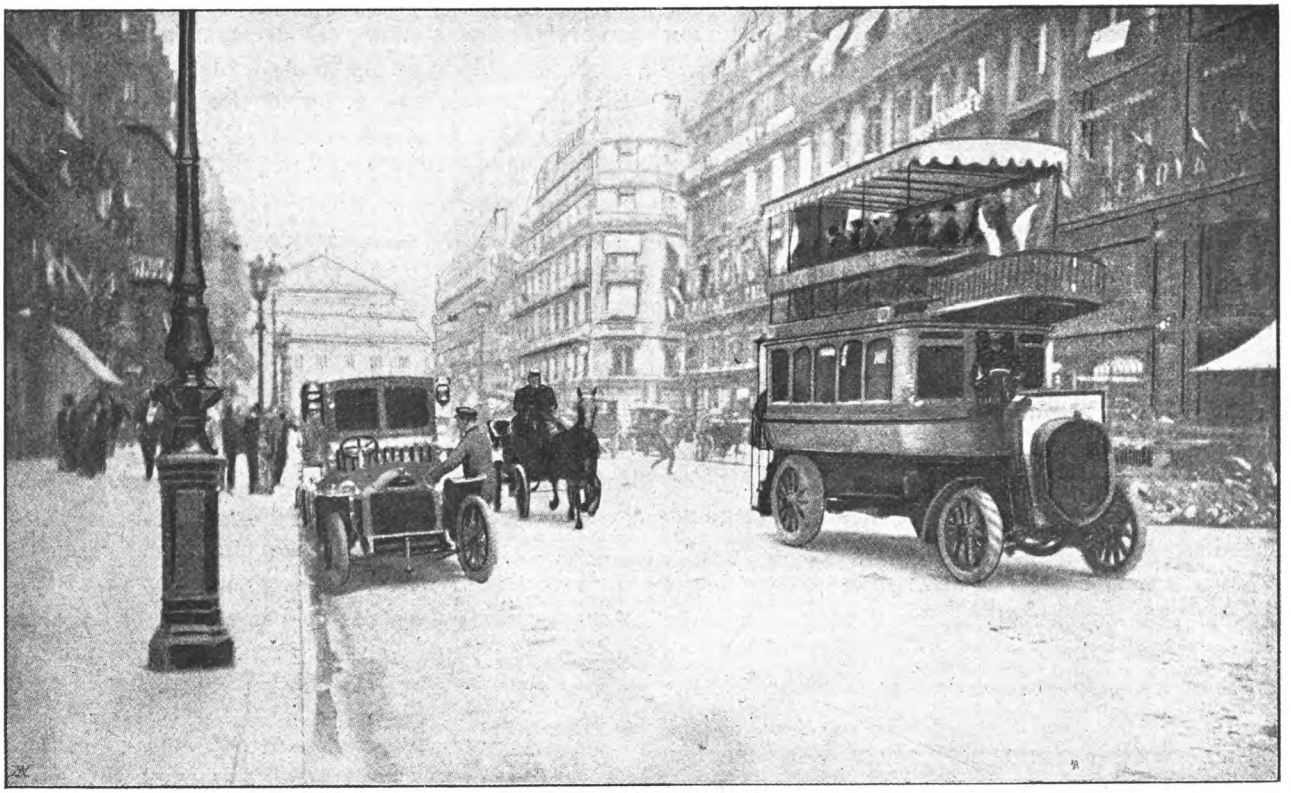
Automobil-Omnibusser og deres Mangler.

I de engelske Aviser er i denne Tid Spørgsmaalet: „Automobil-Omnibusser“ blevet til en staaende Rubrik. Intet Befordringsmiddel i Verden er ideelt, og derfor har ogsaa Londonnerne, som i Begyndelsen var ganske begejstrede over deres Automobil-Omnibusser, nu fundet forskellige Mangler ved dem, som giver Anledning til en mere eller mindre berettiget Kritik.

Da Automobil-Omnibusserne uden Tvivl synes kaldede til at spille en stor Rolle i den offentlige Trafik saavel i Byerne som paa Landet, vil man nok med Interesse læse følgende almindelig holdte Artikel i det engelske Fagblad *„Motor Traktion.“*

„At Automobil-Omnibusserne i deres Begyndelsesstadium er udsat for adskillig Kritik, er kun naturligt og i Virkeligheden meget heldigt. Fremskridtet bliver saa meget hurtigere, naar Opmærksomheden henledes paa de forskellige Mangler, naar Kritiken stadig er vaagen som et ansporende og opildnende Element. Ingen vil kunne nægte, at Automobil-Omnibusserne i deres nuværende Skikkelse frembyder mange Fejl og Mangler, som er i højeste Grad ubehagelige.

Publikum har Ret til at forlange et roligt Køretøj, frit for Lugt og synlige Dampe. Naar man nu hertil svarer: „Alt dette *kan* ske,“ kommer naturlig Modspørgsmaalet: „Jamen, hvorfor sker det saa ikke?“ Vi skal prøve paa at vise, hvorfor de For-



Typisk Gadebillede fra Paris.

andringer, som hertil er fornødne, ikke saaledes uden videre kan gennemføres.

Lad os først se paa Spørgsmaalet om den ubehagelige Røg ved Udblæsningen. Næsten enhver kan sige, hvoraf den kommer: for megen Olie. Men hvorfor vedvarer da denne Ulempe, trods den skaber Omnibusserne Modstandere og desuden betyder et Spild af Smørematerialе? Det kan dog ikke være saa svært at efterkomme den: man behøver jo blot at give Motoren lidt mindre Olie!

Saa let gaar det dog ikke. Ved de Køretøjer,

som løber i London, var simpel Konstruktion en Hovedbetingelse, og Smøreapparatet maatte derfor være saa simpelt som muligt. Ved det mest udbredte System foregaar Smøringen ved Hjælp af en Haandpumpe. Ved Hjælp af et Stempel bliver Olien først suget op af Beholderen i Pumpecylinderen, hvorefter det Rør, som fører fra Pumpen til Beholderen, bliver lukket ved en Hane.

Samtidig aabner man Tilførslen til et lignende Rør, som fører fra Pumpen til Krumtaphuset, og Pumpestemplet bliver trykket ned, hvorved Olien presses ind i Krumtaphuset. Hvorledes Olien herfra kommer hen til Lejefladerne, kender man jo. Naar Motoren arbejder, dypper Enden af Krumtappen og Plejlstangshovedet ned i Olien og sprøjter den op paa Cylindervæggen og de glidende Flader. Staar Olien for højt i Krumtaphuset, kommer der en Del af den ind i Rummet ovenover Stemplet, det vil sige i Eksplosionsrummet, bliver brændt med ved Eksplosionen og frembringer de bekendte blaalige Dampe i Udblæsningen. Smører man Motoren for lidt, kan det under visse Omstændigheder have meget ubehagelige Følger, Lejerne løber varme, Stemplet eller Krumtapakslen brænder fast o. s. v., altsammen Uheld, som ikke blot øjeblikkeligt og umiddelbart standser Motoren, men som ogsaa nødvendiggør langvarige og kostbare Reparationer. Under disse Omstændigheder er det naturligt, at Chaufføren hellere giver for meget end for lidt Olie. Desuden kan han aldrig nøjagtigt regulere Olietilførslen ved Haandpumpen.

Systemet med Haandpumpesmøring har dog i mange Tilfælde vist sig aldeles tilstrækkelig — de fleste Motorcykler er forsynede med det — men en Automobil-Omnibus arbejder dog under ganske andre Forhold. Motorens Omdrejningsantal, der er meget stort i Forhold til Vognens Kørehastighed og Nødvendigheden af hyppigt at standse og køre langsomt betinger en overordentlig Varmeudvikling i Motoren og fordrer fremfor alt den rigeligste Smøring, langt mere end ved noget andet Automobil.

Det er da klart, at det eneste Middel til at afhjælpe denne Mangel var at benytte et mekanisk Smøreapparat, som kunde tillede Olien med jævn Hastighed. Saadanne Systemer har man allerede, og de vil vel ogsaa i nær Fremtid blive indført ved Omnibusserne. At de ikke straks kan indføres, beror paa, at man ikke udenvidere kan anbringe dem paa en hvilkensomhelst Motortype.

Trangen til Automobil-Omnibusser har gjort sig gældende med en saadan Voldsomhed, at der ikke er blevet Tid til de langvarige Prøver og Forsøg, som var nødvendige, hvis man straks fra Begyndelsen vilde fremstille noget absolut fuldkomment. Dette passer ikke blot paa Smøringen, men ogsaa paa en hel Række andre Detailspørgsmaal.

En anden Aarsag til den ubehagelige Lugt er den ufuldkomne Forbrænding af Gasblandingen. Konstruktionen af Karburatoren, som skal regulere Bestanddelene af denne Blanding, er en vanskelig Sag. Skal Blandingens Forbrænding være fuldkommen, maa den variere efter Køreforholdene og Atmosfærens Beskaffenhed. Endnu har man ikke opfundet den Karburator, som kan besørge alt dette automatisk; dog skrider Fuldkommengørelsen rask fremad, og der anstilles omfattende Forsøg specielt med de Typer, som egner sig for Automobil-Omnibusser. De hertil nødvendige Eksperimenter maa naturligvis for største Delen gennemføres i Praksis, da de Forhold, som virkelig indtræffer i den daglige Drift, aldrig nøjagtigt kan efterlignes og kunstigt fremstilles.

Overhovedet maa man ikke betragte disse Mangler ved Udblæsningen som væsentlige Ulemper ved Benzinvognen, men snarere som Kendetegn paa et Overgangsstadium.

En anden Klage, man ofte hører og som, vi indrømmer det, ikke er ganske uberettiget, er Støjen, som mange af Vognene foraarsager under Kørslen. Grundene til denne Støj kan være flere.

Paa Grund af Benzinmotorens ejendommelige Arbejdsmetode gaar den jo i og for sig ikke uden nogen Støj; heldigvis er det nu ikke videre vanskeligt at dæmpe den saaledes, at den næppe bliver hørlig.

For det meste er Aarsagen til Støjen at søge i Kraftoverførelsen. Saavel i Vekseldrevet som i Differentialet og i andre Dele findes Tandhjul, som enten griber direkte ind i hinanden eller er forbundne ved Kæder. Der kræves her allerførste Klasses Konstruktion, megen Behændighed fra Chaufførens Side og den omhyggeligste Vedligeholdelse, hvis den mindste Lyd skal undgaas. Dette gælder navnlig Vekseldrevet. Er Tandhjulenes og Kapslernes Konstruktion ikke fuldkommen, viser Chaufføren den mindste Ubehændighed ved Ombytning af Gear, bliver den bekendte skrabende og kradsende Lyd fra Tandhjulene den uundgaaelige Følge.

For at Fabrikanten skal kunne finde den Type, som egner sig bedst for et bestemt Formaal, maa man give ham den fornødne Tid. Driftsingeniørerne og deres Folk maa først indhøste praktiske Erfaringer, Vognstyrerne, som hidtil kun har haft ringe Forstand paa mekaniske Ting, maa først oplæres, kort sagt, man maa give Industrien Tid til at stille sig paa et solidt og sikkert Grundlag. Dog ser man allerede nu Omnibusser i London, hvor Støjen er meget formindsket, og til næste Aar tør man sikkert vente betydelig større Fremskridt i denne Henseende.

Omnibussernes Konstruktører maatte først og fremmest lægge Vægten paa Driftssikkerhed og Holdbarhed, medens den lydløse Kørsel kom i anden Række. Imidlertid saa snart man bliver klar over, at Publikum gør netop dette Punkt til Hovedsagen, vil man ganske sikkert ogsaa finde Udvej for denne Ulempe.

Forresten løber Automobil-Omnibusserne i London nu meget mere lydløst end Heste-Omnibusser og Hestekøretøjer; kun er Støjen af hel anden Art, og Publikum, som endnu ikke rigtig er fortrolig dermed, lægger mere Mærke til den. For at overbevise sig om Rigtigheden af denne Paastand, behøver man kun at gaa en Tur ned ad Londons Gader; man vil opdage, at det er meget vanskeligere at gøre sig forstaaelig for sin Ledsager, naar en Heste-Omnibus kører forbi, end naar det er en Automobil-Omnibus.

Hvad Bremserne angaar, har Publikum ikke Grund til at klage over dem. Ifølge Reglementet skal hvert Køretøj være forsynet med to af hinanden uafhængige Bremser.

Automobil-Omnibusserne mangler absolut ikke Stabilitet; det har vist sig ved de forskellige indtrufne Uheld. Det er givet, at Udskridningen kan mindskes betydeligt, naar man kun anvender øvede Vognstyrere og ofrer mere Omhu paa Gadernes Vedligeholdelse end hidtil. Dermed vil man ogsaa standse Klagerne over Rystelserne under Kørslen.

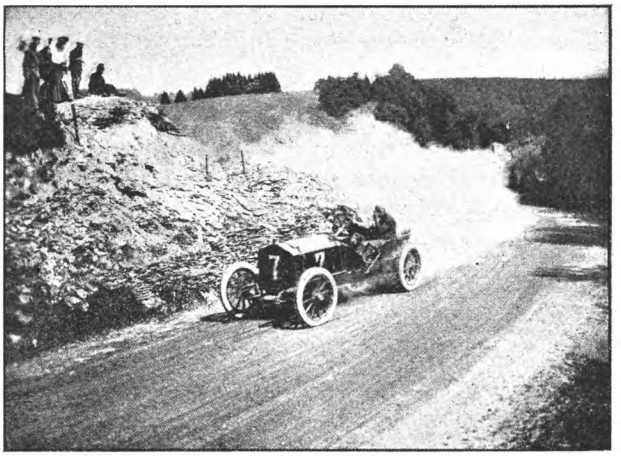
Naar Beboerne i de Gader, hvorigennem Automobil-Omnibussen kører, generes af Rystelserne, skulde de hellere rette deres Klager til de Autoriteter, som har at gøre med Gadernes Vedligeholdelse, og ikke i Stedet for forlange Automobil-Omnibussernes Afskaffelse.

Automobilløb i Belgien.

Det belgiske Kriterium. — Ardenner-Løbet. — Coupe Liedekerke.

Belgien har i den sidste Maanedstid været Skueplads for en hel Række Automobilvæddeløb.

Fra den 21. til den 26. Juli afholdtes det store



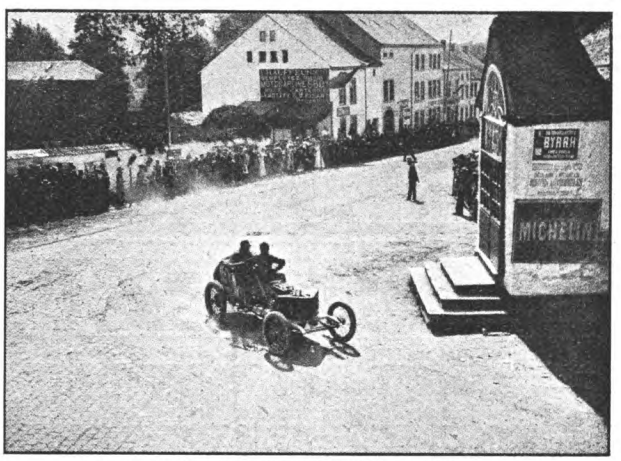
Ardenner-Løbet. Sejrherren Duray i fuld Fart.

belgiske „Kriterium". Det havde saa meget større Interesse, som det udelukkende var bestemt for Turistvogne, der først blev underkastet en Udholdenhedsprøve over 1000 Km. og derefter maatte deltage i et regulært Hastighedsvæddeløb over 500 Km.

Udholdenhedsprøven var delt i 5 Dagsrejser:

21. Juli: Spa—Nimwegen 186 Km.
22. Juli: Nimwegen—Køln 160 Km.
23. Juli: Køln—Luxemburg 210 Km.
24. Juli: Luxemburg—Reims 226 Km.
25. Juli: Reims—Dinant 150 Km.

Den sidste Dag, den 26. Juli, fandt Hastigheds-



Ardenner-Løbet. Nr. 2: Hanriot i Kurve gennem en By.

væddeløbet Sted over Rundstrækningen *de la Meuse:* Dinant, Château d'Ardennes, Halma, Wellin, Gedinne, Bièvre, Houdrémont, Gedinne, Beauraing, Dinant, fem Omgange, ialt 500 Km.

Anmeldt var 76 Vogne, hvoraf de 50 mødte ved Starten den første Dag. Følgende Mærker deltog: Ariès (3 Vogne), Benz (1), Contal-Tricar (1), Cosmos (1), Darracq (5), Fiat (3), Germain-Chainlesz (3), Gobron-Brillié (4), Hurtu (1), Imperia (1), Martini (1), Métallurgique (3), Mieusset (2), Mars (1), N. A. G. (3), Pipe (8), Porthos (1), Rochet-Schneider (2), Ruhl (2), Vivinus (2), Vulpès (1), Weyher & Richmond (1).

Deltagerne var inddelt i tre Klasser:

1. Klasse: Vogne, som deltog i alle fem Dagsrejser og Hastighedsløbet de la Meuse.

2. Klasse: Vogne, som deltog i alle fem Dagsrejser og i Bakkeprøven Spa—Malchamps, men ikke i Meuse-Løbet.

3. Klasse: Vogne, som kun lod sig kontrollere ved Start og Maal i hver Dagsrejse, men iøvrigt ikke var bunden af nogen Hastighedsgrænse.

Vognene i første Klasse var atter delt i 6 Underafdelinger efter Antallet af Cylindere, Cylinderdiameter og Vægt, og for hver Underafdeling var fastsat en mindste Gennemsnitshastighed, som varierede fra 20 Km. for de mindste Vogne til 30 Km. pr. Time for de største.

I første Dagsrejse

Spa—Nimwegen

startede som nævnt 50 Vogne i det prægtigste Sommervejr. Turen gik fra Spa over den belgiske Grænse til Holland, hvor den endte i Nimwegen. Det første Stykke gennem Belgien var meget vanskeligt, hvorimod Kørslen paa de skyggefulde hollanske Landeveje var en ren Fornøjelse. 46 Vogne fuldendte Dagsrejsen indenfor den fastsatte Tid.

2den Dag:

Nimwegen—Køln.

Alle 46 Vogne fortsatte Turen næste Morgen. Indkørslen i Køln formede sig som et festligt Triumftog for Automobilerne. Langs hele Strækningen fra Holland til Tyskland hilste man Automobilisterne med stor Begejstring.

3die Dag:

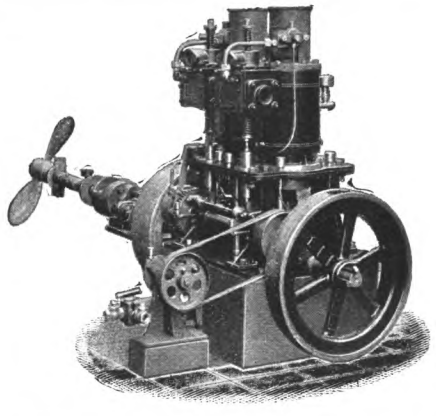
Køln—Luxemburg.

Bjærgegnen omkring Eifel, som er opfyldt af Kurver, var slet ikke saa let for Deltagerne. Dog lykkedes det samtlige Vogne, som startede i Køln, at naa Luxemburg i rette Tid, flere endog med en Gennemsnitsfart af 50 Km. i Timen.

4de Dag:

Luxemburg—Reims.

Denne Dag begyndte Vejret at slaa om, og der faldt en tæt Støvregn, som snart opblødte



PETROLEUMSMOTOREN

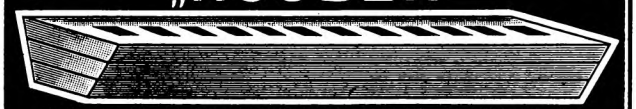
P. Jørgensens Maskinfabrik DAN Bragesgade 10 København L.

Skibs- og Landbrugsmotorer

Bedste og sikreste Drivkraft

Solgt 1400 Stk. i Ind- og Udlandet

MOTORCYKLE-REMMEN „HOUBEN"



ER ANERKENDT SOM DEN BEDSTE
VERVIERS (BELGIEN)

Tegn Abonnement paa MOTOR

I Kr. 25 Øre Kvartalet — 20 Øre pr. Nummer

Vejene stærkt. Paa denne Dag glædede de Deltagere sig, som var forsynede med Antiglidedæk.

5te Dag:

Reims—Dinant.

Den sidste Tur var den korteste og letteste af dem alle. Mange af Deltagerne naaede derfor ogsaa i særdeles god Tid til Dinant, hvor man allerede var i fuld Gang med Forberedelserne til den store Hastighedsprøve næste Dag. 44 af de 50 startende fra Spa naaede velbeholdent Dinant.

Af de 44 indkomne blev de 31 erklærede kvalificerede til at deltage i Meuse-Løbet, og af disse 31 mødte 29 ved Starten og 17 fuldendte Løbet.

Løbet frembød en ganske usædvanlig Interesse, idet Deltagerne var delt i fire Klasser, og da der maatte blive en Sejrherre i hver Klasse og Løbet omfattede 5 Omgange, forstaar man, at Spændingen stadig maatte holde sig paa Højdepunktet.

Første Sejrherre blev efter en meget haard Kamp Hautvast paa det belgiske Nationalmærke *Pipe* med en Gennemsnitshastighed af 75 Km. i Timen, hvilket er saa meget mere forbavsende, som Théry ifjor i Ardennerne kun opnaaede 78 Km. i Timen med en stor Væddeløbsvogn.

Den 13. August afholdt den belgiske Automobilklub det berømte Ardennerløb for femte Gang.

Dette Løb kan altsaa allerede se tilbage paa en hel Historie, som omhandler de berømteste Chaufførnavne i Automobilismen. Første Gang i Aaret 1902 vandt *Jarrot* paa en Panhard & Levassor med en Gennemsnitsfart af 86,$_7$ Km. i Timen; Aaret efter beholdt samme Firma Sejren ved Baron *Pierre de Crawhez*, og i 1904 vandt Panhard & Levassor endnu en Gang ved *Heath*, som opnaaede en Fart af 92 Km. i Timen.

Endelig i Fjor svigtede Lykken Panhard & Levassor, idet Sejren gik over til *Hémery* paa Darracq, som vandt med en Gennemsnitshastighed af lidt over 100 Km. i Timen.

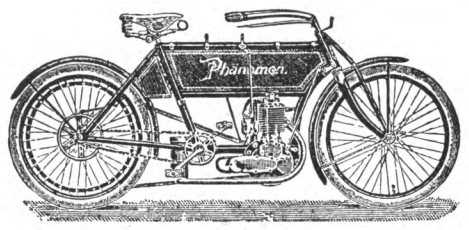
Et Løb, der har en saadan Forhistorie og som kan pege paa saa fine Resultater, maa vække almindelig Interesse, og det var da ogsaa med stor

Vil De være sikker paa Deres Motor?
Saa benyt kun mine specielle
"Gloria"
Motorcylinderolier.
Gerry Nørholt.

„Phänomen"-Motorcykle
til Salg!

En 3$^1/_2$ HK. „Phänomen"-Motorcykle, med Elektromagnet og Sidevogn, staar meget billig til Salg. — Den er kun brugt faa Gange.

Cyklefabriken „Record", Roskilde.



Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

LAGER AF DÆK OG SLANGER

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.

Spænding, at alle Automobilsport-Interesserede afventede Udfaldet af dette Aars Kamp.

De fineste Mærker var repræsenterede. Kun savnede man *Panhard & Levassor* og Sejrherren fra Grand-prix-Løbet *Renault*. Derimod fandt man *Darracq*, *de Dietrich*, *Mercedes*, *Clément-Bayard*, *Brasier* osv.

Løbet omfattede 7 Omgange med ialt 600 Km. I første Omgang sejrede *Wagner* paa Darracq i 45 Min. 29 Sek. Som sædvanlig kommer de Væddeløbere, som gaar for hidsigt paa i Begyndelsen, slet ikke med i sidste Kvalificering eller opnaar dog kun en tarvelig Plads. Dette var ogsaa Tilfældet her, idet Wagner tilsidst kun blev Nr. 8. En Corre-Vogn og en Brasier-Vogn gik ud i første Omgang.

I anden Omgang tog *Duray* paa de Dietrich Têten, haardt presset af en Mercedes og to Darracq Vogne.

En Mercedes og en Brasier opgav i denne Omgang.

I tredje Omgang gik *Hémery* paa Darracq og *Demogeot* paa Darracq ud af Løbet. *Duray* blev stadig i Spidsen med *Hanriot* paa Darracq i Hælene.

Ingen gik ud i fjerde Omgang. *Rougier* paa de Dietrich placerede sig som Tredjemand.

I femte Omgang var *Duray* den første, *Hanriot* den anden og *Gabriel* paa de Dietrich den tredje.

Rougier tog Revanche i sjette Omgang og tilbageerobrede Tredjepladsen. De to første blev, hvor de var. Endnu en Brasier-Vogn maatte opgive i denne Tur.

I syvende og sidste Tur skete der ingen væsentlig Forandring. *Duray* paa de Dietrich blev Nr. 1 med en samlet Kørehastighed af 5 Timer 38 Min. 39 Sek. eller en Gennemsnitsfart af $106,_{304}$ Km. i Timen. Nr. 2 blev *Hanriot* paa Darracq i 5 Tim. 40 Min. 21 Sek., altsaa kun 1 Min. 42 Sek. efter Duray.

Nr. 3 blev *Rougier* paa de Dietrich i 5 Tim. 50 Min. 11 Sek.

Dagen efter det store Ardennerløb afholdtes paa samme Strækning Turistløbet om Liedekerke Pokalen for anden Gang. Denne Pokal er en Vandrepræmie, som tilfalder den bedste Turistvogn, hvis samlede Cylinderindhold ikke overstiger $3^3/_4$ Liter. Afstanden er $428,_{570}$ Km., som tilbagelægges i 5 Omgange. Sejrherre ifjor var *Hautvast* paa en 24 HK Pipe-Turistvogn med en Gennemsnitsfart af $62,_5$ Km. i Timen.

Iaar var der anmeldt 18 Vogne til Løbet. Po-

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5". Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.

‚Adler' Motorcykle

$2^1/_2$—3 HK.

saa godt som ubrugt sælges for

350 Kr.

Henvendelse paa dette Blads Kontor.

kalen blev efter en haard og spændende Kamp vunden af *Wilhelm* paa en Metallurgique i 5 Timer 27 Min. 38 Sek., hvilket svarer til en Gennemsnitsfart af $79,_{560}$ Km. i Timen.

Nyt Automobil-Aktieselskab.

Der er i Sommer dannet det største Automobil-Aktieselskab, Verden endnu har set. Det er to af de berømteste Automobilfabrikanter — Dampmotorvognens Konstruktør, L. Serpollet og Benzinmotorvognens geniale Ingeniør, Darracq — der har slaaet sig sammen om at fabrikere Omnibusser. Kapitalen er $12^1/_2$ Million Franscs, altsaa et Kæmpeforetagende af første Rang.

De ville lave to Slags Omnibusser, nemlig en saakaldet let med 20/25 HK. og en større til Transport af — efter Karosseriet — indtil 36 Passagerer.

Forbruget af Lyspetroleum vil blive 5 à 6/10 Liter pr. Kilometer.

Naar man ser, hvilket Opsving Benyttelsen af Automobil-Omnibusser har taget i den senere Tid bl. a. i London og Berlin, er her et stort Felt, som nu vil blive eksploiteret.

Firmaet Charles V. Nielsen har overtaget Repræsentationen for Skandinavien for denne Verdens største Automobilfabrik.

Dagbladene meddeler:

En resolut Læge.

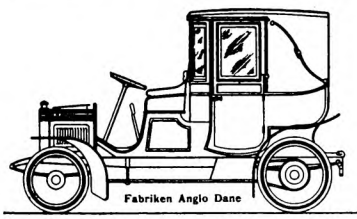
Professor Kaarsberg i København fik forleden Formiddag telegrafisk Anmodning om hurtigst muligt at komme til Nykøbing paa Sjælland for at foretage en livsfarlig Operation. Hver Times Forsinkelse kunde koste Patienten Livet, og med Toget kunde Professoren først naa den lille By om Aftenen ved 7—8 Tiden.

Professor Kaarsberg ringede da resolut op og bestilte den nye Automildroske. I en Fart var denne

Motorcykle,

vundet i „Motor"s Præmiekonkurrence, kan købes. Henvendelse til Telefon Østerbro 815. Ohlsensgade 14, Ø.

WOLVERINE
Baade-Motorer
fra 3 HK. til 200 HK.
Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med
Petroleum
som med Gasoline.
Elektrisk Tænding
Øjeblikkelig Igangsættelse.
Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige og paalidelige.** Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende
WOLVERINE MOTOR WORKS
VED **H. JACOBSEN**
VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.
Telefon Nr. 3377. Telegram-Adr.: „Wolverine".



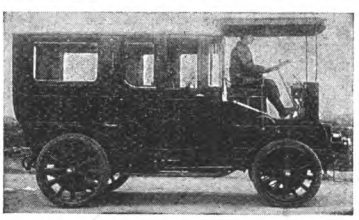
Patent i flere Stater.

Vore Vogne har, foruden den Fordel at være dansk Fabrikat, mange andre: billigste Drift, nem Betjening, manøvrerer bedst, er driftsikre, kræver ingen Fagkundskab. Vi tillader enhver Køber at forsøge om noget Maskineri kan ødelægges ved Fejlgreb. Men vil De opnaa disse Resultater og Fordele, kan De kun benytte Vogne fra

Fabriken „ANGLO DANE", **H. C. Frederiksen & Søn**
Roskildevej 39, Kbhvn. F. **Telf. Valby Nr. 7.**

Dansk Automobilselskab

24 HK.
Turist-Automobil.
12000 Kr.



11 Personer.
Ringe Benzinforbrug.
12000 Kr.

Automobiler til større og mindre Selskaber **udlejes** efter fast Takst. Forskellige Typer. Automobiler anvises til Salg.
Telefon 9879 & 17740 x.
Børsgade 8. — København K.

ved hans Bolig, og nu gik det ved 12-Tiden ud ad Landevejen med den størst tilladelige Hastighed — og maaske lidt til. Ved 3—4 Tiden var Professoren i hvert Fald i Nykøbing.

Adler Motorvogne og Motorcykler i Udlandet.

Den tyske Kejser og den engelske Konge med Følge benyttede ved Automobil-Udflugterne i Homborg om Omegn foruden to Mercedes ogsaa to „Adler" Motorvogne.

Da Vejene befandt sig i en ligefrem ideel Tilstand, fandt begge Monarker Anledning til at ytre deres Sympati for Automobilet. Kong Edvard sagde gentagende Gange, at Automobil-Udflugterne i det henrivende Tonnus-Bjerglandskab for ham havde været en udsøgt Nydelse.

*

Ved den belgiske Automobil-Klubs Kriterium vandt Hr. Bandelet paa sin „Adler" Motorcykle første Præmie i Klassen for stærke Motorcykler, idet han kørte den 5500 m. lange Distance paa Malchcmps Bjerget i en Tid af 4.51. „Adler" Motorcyklen opnaaede altsaa en Gennemsnits Hastighed af ca. 68 Km. i Timen.

Ved 1 Km. Bjergfarten opnaaede Hr. Bandelet en Hastighed af ca. 79 Km. i Timen, og Hr. Dejean, som ligeledes benyttede en „Adler" Cykle, en Hastighed af 71,4 Km. pr. Time.

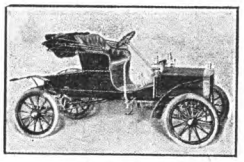
Ved den store Konkurrence, som D. M. V. foranstaltede igennem Sydtyskland, erholdt „Adler" Motorcyklerne 4 første Præmier, 4 Guld- og Sølv-Medailler og 4 D. M. V. Diplomer.

Ligesom i tidligere Aar staar „Adler" Fabrikerne ogsaa i 1906 som absolut Nr. 1 med Hensyn til de med Motorcykler opnaaede gunstige Resultater.

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i høieste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.

Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

F. SCHMITTO

Cand. polyt.

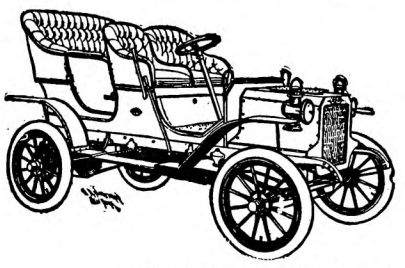
Raadgivende Ingeniør for Automobilteknik.

Raad og Vejledning gives ved Indkøb af Vogne, Afbremsning af Motorer og Startning af Automobillinier.

WESTEND 11 — KØBENHAVN V.

Telefon Vester 312 x.

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

Bedste amerikanske Fabrikat

Generalagenter for Skandinavien:

Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

Hurtig Damp-Vaskemaskinen

„Hafnia"

Bedste og mest besparende Konstruktion.

Uundværlig i enhver Husholdning.

Faas

Østerbrogade 6

og

Nørrevold 12.